

## **Финансовое положение лизингодателей в условиях пандемии COVID-19: предварительные оценки на II-III кварталы 2020 года**

### **Обследование крупнейших компаний.**

Для оценки текущего и перспективного финансового положения крупнейших лизингодателей Банк России в апреле 2020 г. провел опрос 30 крупнейших лизинговых компаний (далее - ЛК). Цель исследования состояла в оценке объема реструктуризации лизинговых портфелей и связанных с ней потерь для определения характера угроз финансовой стабильности лизингового сектора. Обратная связь получена от 20 ЛК, на которые приходится 28% лизингового портфеля или 44% рынка по выручке (по РСБУ), что говорит о достаточной репрезентативности результатов. Опрос проводился в разрезе двух горизонтов продолжительности стресса: II квартал 2020 (далее – сценарий 1) и со II по III квартал 2020 (далее - сценарий 2). Из анализа исключен сегмент авиационного лизинга, поскольку Правительство РФ приняло решение об оказании индивидуальных мер поддержки авиаперевозчиков в размере 23 млрд руб. Кроме того, Министерство транспорта выделило 3 млрд руб. ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для снижения лизинговых платежей авиаперевозчиков.

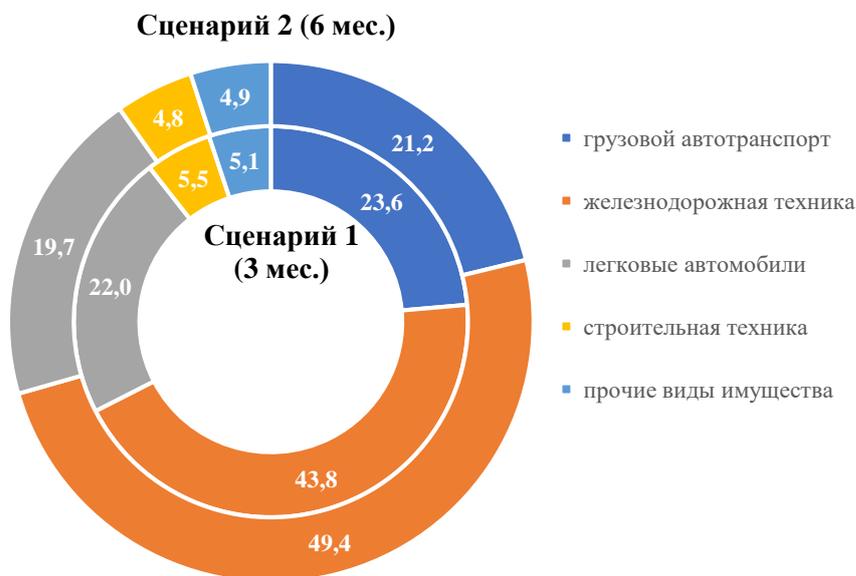
### **Кредитное качество лизингового портфеля.**

Доля портфеля лизинговых платежей, подлежащих во II квартале 2020 г. реструктуризации, оценивается в 32%. При сохранении финансового стресса во III квартале 2020 г. она увеличивается до 43%. В целом это означает, что шок платежеспособности уже произошел и ЛК не ожидают значительного увеличения его масштабов.

Отраслевая природа шока платежеспособности отражает структуру лизингового портфеля. На транспортный сектор приходится около 80% совокупного лизингового портфеля. Без учёта авиационного лизинга, которым занимаются только четыре крупнейшие ЛК, портфель состоит из наземного

транспорта. На железнодорожную технику приходится 49% объема портфеля реструктурируемых платежей, на грузовой автотранспорт – 21% и еще 20% на легковые автомобили (рис. 1).

*Рис. 1. Структура лизингового портфеля, подлежащего реструктуризации в разрезе по отраслям.*



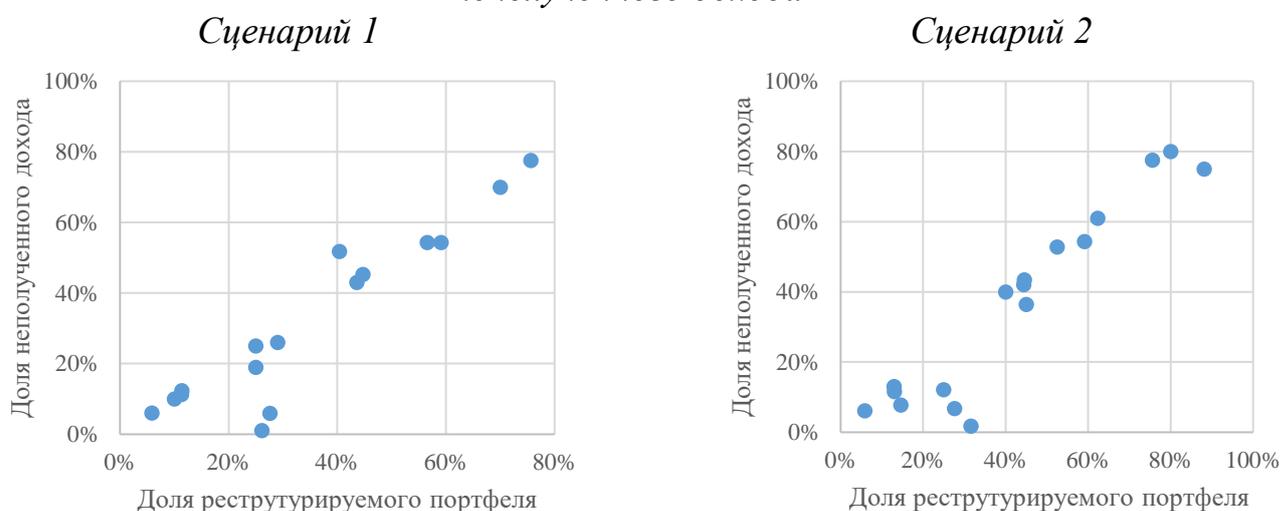
К продолжительности шока платежеспособности лизингополучателей наиболее чувствителен железнодорожный лизинг. При сохранении финансового стресса в течение полугодия объем реструктурируемого портфеля под обеспечение железнодорожной техникой увеличивается в полтора раза. Из крупных сегментов наиболее устойчивым сегментом оказывается грузовой автотранспорт, строительная и дорожно-строительная техника.

В целом наибольшая реструктуризация наблюдается у ЛК, специализирующихся на железнодорожном транспорте, сельском хозяйстве, а также являющихся дочерними компаниями автопроизводителей. У ЛК из указанного перечня доля портфеля реструктурируемых платежей может превышать две трети от общего объема. В наиболее выгодном положении оказались компании с диверсифицированным портфелем и значительной долей в нем оборудования.

## Риск ликвидности.

Реструктуризация лизингового портфеля ведет к реализации риска ликвидности. Перенос лизинговых платежей на будущее сопровождается падением текущих комиссионных и процентных доходов при сохранении расходов и уплаты НДС на относительно постоянном уровне. Наблюдается прямая зависимость между долей реструктурируемого портфеля и неполученного дохода (рис. 2). В результате возникает дефицит текущей ликвидности, который расширяется во времени.

*Рис. 2 Распределение ЛК по доле реструктурируемого портфеля и неполученного дохода<sup>1</sup>*



По оценкам ЛК, во II квартале они теряют 37% валовых доходов, к концу III квартала 2020 г. их удельный вес увеличивается до 40%. Это ставит под угрозу способность ЛК обслуживать свою задолженность по кредитам и облигационным займам. Расходы на обслуживание задолженности по привлеченным средствам составляют около половины валовых расходов ЛК. Другой значимой статьёй в условиях финансового стресса являются формирование резервов на возможные потери. Под неполученные доходы ЛК должны формировать резервы под кредитный риск, а в случае изъятия имущества – резервы под обесценение предмета лизинга. Во II квартале 2020 г. суммарные резервы составляют 19% валовых расходов. В результате

<sup>1</sup> На рисунках отражены только ЛК, у которых происходит потеря доходов.

реализации риска ликвидности ее дефицит достигает 16 млрд руб., к концу III квартала 2020 г. (накопленным итогом) - до 31 млрд руб.<sup>2</sup> У большинства ЛК наблюдаются существенные разрывы ликвидности.

### **Рефинансирование накопленной задолженности.**

Падение объемов новых продаж лизингового имущества, высокая доля реструктуризации и дефицит текущей ликвидности ухудшают оценку кредитоспособности ЛК со стороны банков. Это означает, что ЛК, не входящие в состав банковских групп, могут столкнуться с ухудшением условий рефинансирования по ранее полученным кредитам или по вновь рассматриваемым кредитным заявкам. Хотя банки получили от Банка России право не формировать резервы на возможные потери по реструктурируемым кредитам, лизинговый сектор в силу специфического профиля его активов, отсутствия регулирования и низкой транспарентности приравнен банками к рискованным секторам. Как следствие, реструктуризация не обеспечивает доступность и приемлемую стоимость кредитов. Во II квартале 2020 г. 20 ЛК предстоит выплатить по долгам 18 млрд руб., к концу III квартала платежи увеличиваются до 30 млрд руб.

Ожидаемый дефицит средств для обслуживания долгов в размере 16 млрд руб. затрагивает 65% ЛК, участвующих в исследовании Банка России. В среднем он составляет около 40% валовых расходов и носит универсальный характер. Его испытывают как дочерние компании банков, так и независимые ЛК. Однако в отличие от банковских групп, которые будут заинтересованы поддержать свои дочерние структуры, у независимых ЛК гарантированный доступ к рефинансированию отсутствует. Профиль лизингового портфеля и финансовый рычаг не позволяют им решить проблему за счет экономии на других статьях расходов. При условии замораживания фонда оплаты труда, прочих расходов и минимизации резервов, дефицит средств сохраняется.

---

<sup>2</sup> Без учета ЛК с профицитом ликвидности, поскольку в отличие от банковского рынка, на лизинговом рынке отсутствуют механизмы перераспределения ликвидности.

### **Государственная поддержка лизинговой деятельности.**

В целом, финансовые трудности лизингового сектора, связанные с карантинными мерами, сводятся к нескольким проблемам: нехватка текущей ликвидности для обслуживания долгов, отсутствие возможности рефинансировать долги и низкая прозрачность финансового положения. На внешнюю поддержку могут рассчитывать только банковские дочерние и иностранные компании, а также ЛК, связанные с государством. Лизинговый сектор не отнесен Правительством РФ к значимым для российской экономики.

Официальный перечень системообразующих предприятий, которым может быть предоставлена поддержка, состоит в подавляющем числе из предприятий реального сектора. Отчасти это объясняется отсутствием профильного государственного органа, на который возлагается ответственность за устойчивость и развитие сектора. Соответственно, отсутствуют планы по поддержанию надежности ЛК, бесперебойности их работы и обеспечения доступа к кредиту на приемлемых условиях. В перечень системообразующих предприятий вошли только несколько ЛК, связанных с отраслевыми министерствами. Министерство транспорта внесло в него ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» и ПАО «ТрансФин-М», а Министерство сельского хозяйства - АО «Росагролизинг».

Как отмечалось, Правительством РФ был принят ряд решений об оказании мер поддержки пострадавшим отраслям. В частности, Министерство промышленности и торговли объявило о выделении 6 млрд руб. на программу льготного автолизинга и 2,5 млрд руб. для поддержки каршеринга. Обе меры направлены на автопроизводителей, поскольку предназначены для поддержки новых продаж, а не обслуживания задолженности по действующим лизинговым договорам.